12
57. årgang
december 1955

FODGÆNGER-BUTIKSCENTRE



M ARKITEKTEN

TIDSSKRIFT FOR ARKITEKTUR OG DEKORATIV KUNST

MÅNEDSHÆFTE

UDGIVET AF ARKITEKTENS FORLAG. REDAKTION OG EKSPEDITION: BREDGADE 66. KØBENHAVN K

ARKITEKTEN
Tidsskrift for arkitektur og dekorativ kunst
Redaktør: Arkitekt Jens Mollerup (ansv. efter presseloven).
Leder af redaktionsudvalget: Arkitekt Johan Pedersen.
Redaktionsudvalg: Arkitekterne Viggo Møller-Jensen, Erik Nilsson, Elliot Hjuler, Henning Meyer og Gehrdt Bornebusch.
Arkitekten udsendes i to udgaver, dels et aktuelt ugehæfte hver onsdag og dels 12 illustr. månedshæfter årligt.
Abonnementsprisen for begge hæfter tilsammen er 20,00 kr. pr. kvartal, ugehæftet alene 10,00 kr., månedshæftet alene 10,00 kr.
Løssalgspris: Ugehæftet 1,00 kr., månedshæftet 4,00 kr.
Annonceredaktør: Bertel Barnholdt.
Annonce- og abonnementsekspedition: Bredgade 66, København K, Minerva 1290*.
Redaktionssekretærer: Ruth Stilling (tekst), Lillian Schmidt (annoncer).
Redaktionens adresse: Bredgade 66, København K, Minerva 1290*.

MÅNEDSHÆFTE 12, 1955
INDHOLD:

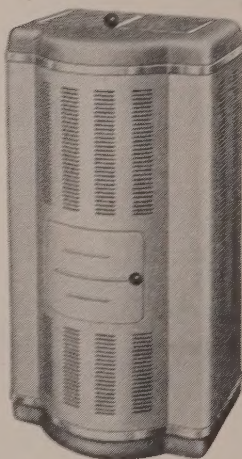


Fodgængerbutiksgade i den engelske by Bath

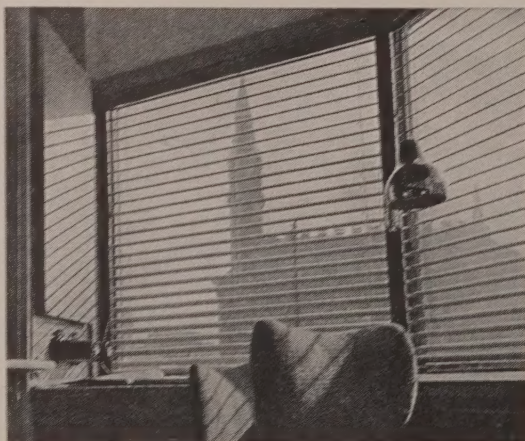
Referatkort og annonceindex
Referatkort om dette hæftes indhold står på annonceside 28.

Annoncørfortegnelsen er anført på annoncesiderne 24–26.

ARKITEKTENS FORLAG
Bredgade 66, Kbh. K. Minerva 1290*. *Fg. forlagsleder:* R. Dahlmann Olsen, (sekretær i forlagets bestyrelse)







English Summary

Arkitekten's Publications: Weekly Edition (Tuesday) and Month[ly]
Edition (12 illustrated issues a year).
The annual subscription rate for Weekly Edition: D. Kr. 40,0[0]
The annual subscription rate for Monthly Edition: D. Kr. 40,0[0]
Combined subscription to both editions: D. Kr. 80,00.
Subscription and editorial offices: Bredgade 66, Copenhagen K

Pedestrian Shopping Centres

By Poul Erik Skriver, architect M.A.A.

The conflict between motorized circulation and pedestrian circulation in our cities is constantly increasin[g]. The conflict is most outspoken in pedestrian shoppin[g] streets and centres. These areas attract the motorize[d] traffic immensely, and at the same time the pedestria[n] traffic is great – very often crossing the streets fro[m] shop to shop.

No wonder that planners are highly interested in shopping centres without motorized traffic. On the oth[er] hand, shopkeepers have been somewhat resistant [to] plans for shopping centres which did not allow moto[r]ized traffic to the shop entrance.

Shopping promenades and centres without an[y] motorized traffic have been known for years an[d] years. Old markets of this kind could especially b[e] found in England and many of them still exist. E.[g.] the well-known street-markets in London. As a[n] example of their popularity it may be mentioned th[at] when the residential area Lansbury was rebuilt th[e] street-market in Poplar, which had been destroye[d] during the war, was recreated. The great number [of] covered markets in England—and e. g. in Sweden[—] tell that retail trade may thrive very well in centr[es] without motorized trafic.

Finally, there are the arcades which may be foun[d] in most European cities. Far the greater part [of] these are excellent examples of pedestrian shoppin[g] streets.

Besides the many old instances of markets which we[re] originally planned to be kept free of motorized traffi[c] there are also examples of old main arteries whic[h] have been changed into pedestrian streets, e. g. Ka[l]verstraat in Amsterdam and Väster Långgatan [in] Stockholm.

Thus we see that the development of to-day's ped[e]strian shopping centre is backed up by valuable traditions, and it seems as if the resistance among th[e] shopkeepers have been broken.

In Stevenage New Town the new shopping cent[re] was originally planned as a pedestrian centre. Und[er] pressure from commercial quarters it was change[d] into a centre with ordinary motorized as well as pede[s]trian traffic. But now it has been changed once mo[re] —under pressure from the new inhabitants of Steve[n]age—into the originally planned pedestrian shoppin[g] centre—and the shopkeepers seem to be content. Th[e] corporation have had no difficulties in selling the site[s]. A similar development may be seen in Coventry. [The] new shopping street—Market Street—was original[ly] planned to be a pedestrian promenade. Later [on] motorized traffic was allowed. But to-day—when th[e]



L. F. Foght præsenterer med eneret en ny serie danske tæpper: „Trolleborg" tegnet af arkitekt Erik Ole Jørgensen. Her vises dessin 2280. Leveres i størrelserne 90 × 180, 170 × 240 samt 90 × 300 cm.

English Summary

Arkitekten's Publications: Weekly Edition (Tuesday) and Month Edition (12 illustrated issues a year).
The annual subscription rate for Weekly Edition: D. Kr. 40,o
The annual subscription rate for Monthly Edition: D. Kr. 40,o
Combined subscription to both editions: D. Kr. 80,00.
Subscription and editorial offices: Bredgade 66, Copenhagen I

Pedestrian Shopping Centres

By Poul Erik Skriver, architect M.A.A.

The conflict between motorized circulation and pedestrian circulation in our cities is constantly increasing. The conflict is most outspoken in pedestrian shoppin streets and centres. These areas attract the motorize traffic immensely, and at the same time the pedestria traffic is great – very often crossing the streets fro shop to shop.

No wonder that planners are highly interested in shop ping centres without motorized traffic. On the oth hand, shopkeepers have been somewhat resistant plans for shopping centres which did not allow moto ized traffic to the shop entrance.

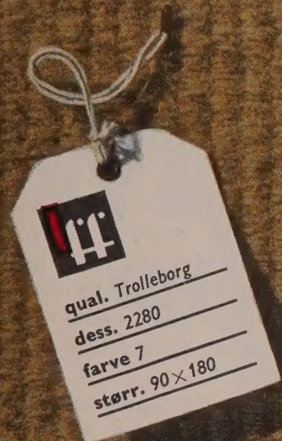
Shopping promenades and centres without an motorized traffic have been known for years an years. Old markets of this kind could especially b found in England and many of them still exist. E. the well-known street-markets in London. As a example of their popularity it may be mentioned th when the residential area Lansbury was rebuilt t street-market in Poplar, which had been destroye during the war, was recreated. The great number covered markets in England—and e. g. in Sweden tell that retail trade may thrive very well in centr without motorized trafic.

Finally, there are the arcades which may be foun in most European cities. Far the greater part these are excellent examples of pedestrian shoppi streets.

Besides the many old instances of markets which we originally planned to be kept free of motorized traffi there are also examples of old main arteries whi have been changed into pedestrian streets, e. g. Ka verstraat in Amsterdam and Väster Långgatan Stockholm.

Thus we see that the development of to-day's ped strian shopping centre is backed up by valuable tr ditions, and it seems as if the resistance among t shopkeepers have been broken.

In Stevenage New Town the new shopping cent was originally planned as a pedestrian centre. Und pressure from commercial quarters it was chang into a centre with ordinary motorized as well as ped trian traffic. But now it has been changed once mo —under pressure from the new inhabitants of Steve age—into the originally planned pedestrian shoppi centre—and the shopkeepers seem to be content. T corporation have had no difficulties in selling the sit A similar development may be seen in Coventry. new shopping street—Market Street—was origina planned to be a pedestrian promenade. Later motorized traffic was allowed. But to-day—when t





L. F. Foght præsenterer med eneret en ny serie danske tæpper: „Trolleborg" tegnet af arkitekt Erik Ole Jørgensen. Her vises dessin 2280. Leveres i størrelserne 90×180, 170×240 samt 90×300 cm.

plan is to be carried out—the shopkeepers want it to be a pedestrian street. The pedestrian shopping centre in Coventry, which is already a reality, has been a convincing example.

It may be tempting to draw the conclusion from the positive examples that a pedestrian shopping street is always a good shopping street. But that is not the case. The conditions of success in retail trade are far more complex.

There is a charming old pedestrian promenade in London—Woburn Walk—near Woburn Place with its heavy traffic. Originally Woburn Walk has no doubt been a busy shopping centre. But the character of the environment has changed, thus conditions have been changed. To-day Woburn Walk is a poor shopping street.

Newcastle on Tyne can tell a poignant example of disappointed hopes. Thanks to the enterprising Mr. Grainger the entire central part of the town was rebuilt in the last century. Among other things two arcades were built, one had a very central situation—it is still flourishing. The other one, Royal Arcade, was built in the outskirts of the town centre which was probably expected to extend. This did not happen. Royal Arcade leads up to an unimportant backstreet and to-day it is desert and dirty and has no retail trade whatever.

This will teach us that the pedestrian shopping street is no miraculous means of securing success for retailing. The town planning conditions must be right.

There is no doubt that it is possible in modern town planning to secure the good conditions—that is why pedestrian centres have been of such great interest to town planners. England especially is able to show a number of fine examples in the New Towns.

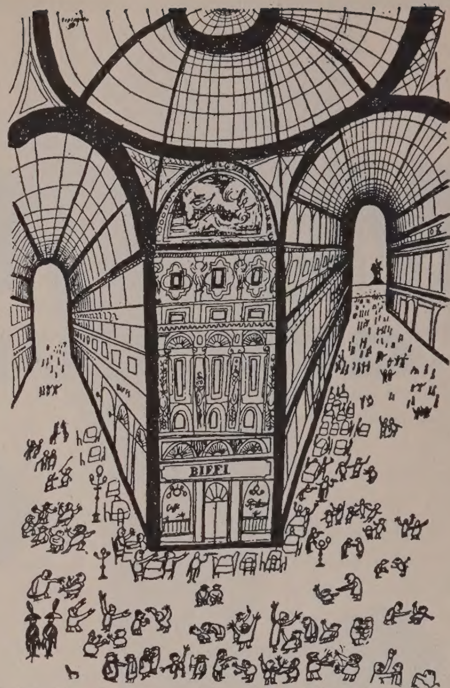
On the Continent the most well-known example is the new shopping centre in Rotterdam-Lijnbaan. Another fine example is the shopping centre in Vällingby outside Stockholm. In both cases there are big parking areas near the centre, but the shoppers are walking from shop to shop. No doubt, these shopping precincts have great attraction because they protect from the risks of traffic. This is of importance not least to children and elderly people.

Copenhagen may present several examples of smaller shopping centres of this type. The most outspoken example is "Kastrup Midtpunkt" south of Copenhagen. It was planned in connexion with a big residential area, but it serves as centre of a larger district. There are twenty-two shops and a cinema.

The constantly increasing number of motor-cars and the difficulties in securing parking areas in the old town centre will no doubt result in a number of similar shopping centres in the outskirts of greater cities.

Corrigendum

In the English Summary of No. 4-5/1955 *Studies from Greece 195* there was, unfortunately, a mistake to which a reader in Greece has drawn our attention, The small island being studied is in the English text by error called Mycenae, the correct is *Myconos* since Mycenae is a district on the Greek continent. The only town of Myconos is also called *Myconos (not* Mycenae and *not* Kaminaki; Kaminaki is only a little part of the town).



Galleria Victor Emmanuel II, Milano, i Saul Steinbergs streg

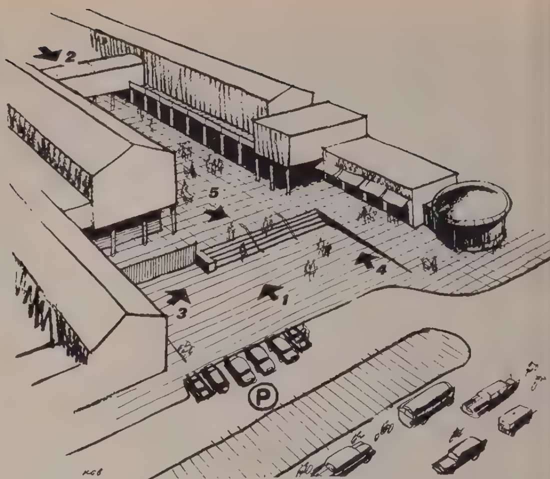
Passagen

Gengivet efter „Architectural Review", oktober 1955

Indtil for få år siden betragtede man de europæiske storbyers arkader som et charmerende levn fra forrige århundrede, men i dag tager man dem mere alvorligt, og de studeres ivrigt af byplanlæggere i forbindelse med de fodgængergader og butikscentre, som er blevet nødvendige i vore byer på grund af den stadigt voksende motortrafik. I Italien kan man med størst udbytte studere arkaden, for her har den nået sin højeste udvikling, og her er den i mange byer blevet det centrale punkt i bylivet. I sin bog *Italy Builds** har Kidder Smith et kapitel om arkader og passager, hvor han nævner Galleria Victor Emmanuel II i Milano som „et af de fineste stykker arkitektur og byplanlægning, der er skabt i det 19. århundrede." Med to arme, der danner et kors – 47 fod i bredden og henholdsvis 645 og 345 fod lange – forbinder den Piazza del Duomo med pladsen foran Scala-operaen. Den blev projekteret i 1867 af Guiseppe Mengoni, som 10 år senere fandt sin død i portbuen ud mod Piazza del Duomo.

Kidder Smith viser de tydelige påvirkninger af Royal Opera (1790) og Burlington Arcade (1819) i London, af Fontaine's Galerie d'Orleans i Paris og af den stadig eksisterende Galleria De Christoforis i Milano, men, siger han: „Guiseppe Mengoni . . . . gav den en bredde, et omfang, et ydre, som ingen forgænger har kunnet fremvise." Lige siden den blev opført, siger Kidder Smith, har Galleria Victor Emmanuel II været „Milanos naturlige midtpunkt, stedet hvor man mødes, forretningsfolks centrum, flanérgaden. Hver eftermiddag er den på en gang Londons Bond Street, Paris' kaféer, New Yorks Fifth Avenue og Amsterdams børs – hvilken sammensætning."

* Udgivet af *Architectural Press.*



Broad Walk i Crawley er en promenade, der forbinder det gamle butikscenter med de nye. 1) viser den set fra det gamle center, 2) et kig ind under broen fra New Town-centret. Promenaden står til begge sider i forbindelse med en trafikåre, hvad der – som det fremgår af artiklen – er af stor betydning, hvis den ikke skal dø hen.
Det mest interessante træk ved Broad Walk i Crawley (arkitekt: H. S. Howgrave-Graham) er 3) det forsænkede torv i den ene ende; 4) viser ramperne, der muliggør til-kørsel med barnevogne o. l.; 5) viser tydeligt, at Broad Walk ikke er tilgængelig for motorkøretøjer.

Butikskvarterer

Af Charles Forehoe og Kenneth Browne

Gengivet efter „Architectural Review", august 1955.

Butikshandelen er i støbeskeen, men hvad fremtiden end måtte bringe på dette punkt, er det ikke sandsynligt, at den almindelige bygade, hvor to strømme af køretøjer klemmer folk på indkøb op imod butiksvinduerne, skulle blive synderligt tillokkende for butikshandelen.

Større og større kredse erkender, at en indkøbstur er en form for slentren med bestemt formål, som bør ske til fods og i spadsere-tempo, og selv i „drive innens" fædreland vænner den amerikanske kunde sig i stadig stigende grad til at stille sin vogn fra sig for at gå til forstædernes super-markeder med deres vel planlagte torve og luftkonditionerede passager – den ro, der er over fodgængeren, det menneskelige tempo, virker fremmende på detailhandelen – set med både sælgers og købers øjne.

Det er imidlertid ikke sikkert, at de løsninger, der er ideelle for indbyggerne i de store amerikanske forstæder, passer til den engelske kunde – eller til forudsætningerne for engelsk planlægning. England er ikke noget stort land, men for os er en mile trods alt et godt stykke vej. Vi har mindre og færre biler – men der er ikke længere imellem dem end der er i Amerika – der er flere hos os, der bruger de offentlige transportmidler, og der er kun få af vore forretningsdrivende, der handler på så stort og alsidigt et plan, at det vil berettige til anlæggelse af markeder efter amerikansk mønster.

Vor opgave er at skabe centrer med en passende blanding af butikker – bycentrer, der kan drage små individuelle forretningsdrivende til sig, som tilsammen giver passende indkøbsmuligheder; bycentrer, der kan drage såvel den privatkørende som den buskørende kunde til sig og give dem god anledning til at sætte

Vanderbijlpark, arkitekt: P. R. Anderson. Vanderbijlpark er anlagt som butikscente i et nyt samfund i det sydlige Transvaal, og arkitekten har måttet skabe et bybillede uden hjælp fra topografien. Torvets karakter understreges ved hjælp af hurtigtvoksende træer (7) hvor der ikke er bygninger, der kan kaste skygge.

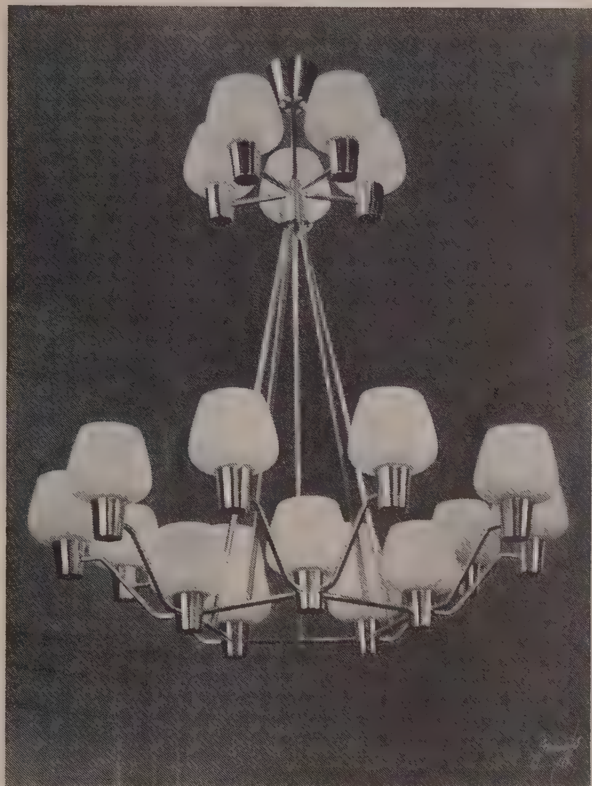
tempoet ned til fodgængerhastighed. En sådan passende og naturlig blanding af butikker er i gamle dage opstået på steder, hvor to kvarterer af forskellig social standard har grebet ind i hinanden – John Nash anlagde sine forretningskvarterer langs Regent Street – den gade, der forbandt underklassens Soho med Westends overklasse-„squares", og langs Albany Street, hvor bagsiden af Regents Park-bebyggelsen vender ud til Cumberland Market.

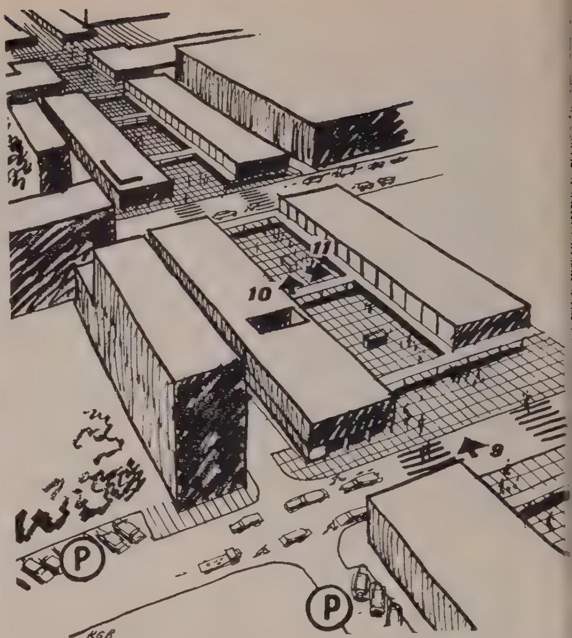
I vore dage eksisterer disse sociale forskelle så at sige ikke, og vore indkøbsvaner ligger – især i de nyoprettede samfund som f. eks. New Towns – på et temmelig standardiseret middelklasse-plan. Det, der i dag danner skillelinie, er, hvorvidt vi er privatkørende eller ej – det er ikke blandingen af sociale lag – men trafiksystemernes udformning, som bestemmer de naturlige centrer, som viser, hvor motortrafikken – byens tempo – støder sammen med fodgængertrafikken – det menneskelige tempo.

Da sammenstødet mellem disse to trafikformer – både forretningsmæssigt og psykologisk – bogstavelig talt er en livssag, er trafikgaden den laveste form for liv som forretningscenter betragtet, og det rendyrkede fodgænger-butikskvarter er den højeste form for død. Bilerne må kravle af sted, og fodgængerne må springe for livet, der er hverken trafik eller fred og ro i trafikgaden. Det rendyrkede fodgænger-butikskvarter amputerer det tyvende århundredes menneskes femte lem – og man tager derfor et andet sted hen, hvor man kan handle uden at være afskåret fra motoriseret transport.

Fremtidens butikscenter – butikscentret med en fremtid – må give fodgængeren adgang til at færdes i sit eget tempo, men det må ikke være isoleret fra byens almindelige hovedtrafik. Menneske og motor må filtres ud fra hinanden, men de må ikke tabe hinanden af syne, thi for at kunne vurdere den ro han får på sin tur, må køberen kunne mærke styrken i det motoriserede jag han har forladt; for at kunne nyde den tilfældige, langsomme slentren, må han være sig den målbestemte, hastige trafikstrøm udenfor bevidst.

Beskyttelse mod trafikkens farer må hele tiden stå i





Lijnbaan, arkitekter: J. N. van den Broek og J. B. Bakema. Lijnbaan er ikke et nyt kvarter, men en del af genopbygningen af det udbombede Rotterdam, og den er som følge heraf udformet i overensstemmelse med de eksisterende trafikgader og danner derfor en lang fodgængergade, der med mellemrum krydses af trafikårer. 9) i et ret køligt klima er det fornuftigt at arkitekterne har sørget for overdækning på begge sider af fodgængergaden – med mellemrum, 10) og 11) er der endvidere tværgående overdækning, som understreger rumfornemmelsen

forhold til den virkelig eksisterende fare, og byplanlæggeren må være i stand til at kombinere de to trafikmønstre således, at deres samspil udnyttes bedst muligt. Dette rejser to problemer: de to trafiksystemers skæringspunkter og parkeringsmulighederne. Disse to problemer må holdes adskilte, for en sammenhobning af parkerede biler rundt om indkøbskvarteret ville helt isolere det fra trafikstrømmen – skæringerne kan ikke også anvendes til parkering, de må planlægges rent visuelt, således at fodgængerne kan se bilerne. Det er næsten et iscenesættelses-problem – med en passende adskillelse: trin, borner, kantsten – i stedet for rampelyset, ikke mellem publikum og drama, men mellem to dramaer.

Illustrationerne til denne artikel viser tre eksempler på, hvordan man forskellige steder i verden med dygtighed løser den mekaniserede transports og butikstorvets problemer, så de supplerer hinanden bedst muligt. De anvendte fremgangsmåder er meget forskellige – i Vanderbilj-parken er der mellem de parkerede biler friholdt en åbning, beskeden af størrelse, men akcentueret ved et monument, således at der er udsigt til den kørende trafik udenfor. I Crawley har man ved en let forskydning af niveauet markeret, at butikspromenaden ikke er tilgængelig for kørende trafik, og man ser fra den hævede promenade ud over de parkerede biler. Set i sammenhæng er Lijnbaan i Rotterdam en lang fodgængergade, der med mellemrum skæres af eksisterende trafikgader. Samspillet mellem de to funktioner kan tydeligvis opnås på mange forskellige måder. Det er bybyggerens opgave at finde den løsning, som har størst værdi i hvert enkelt tilfælde.

Publikationer fra Arkitektens Forlag

Bogen om ARNE JACOBSEN

I løbet af det nye år forsvinder gengivelsen af denne bog her i spalterne, idet der kun er et par hundrede eksemplarer tilbage. Vi kan da melde:

ALT UDSOLGT

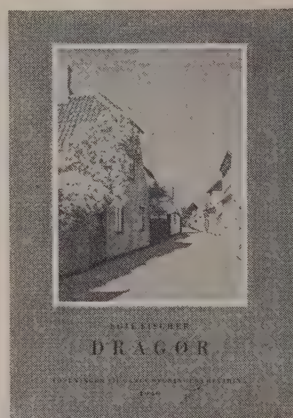
af de 2500 eksemplarer, der er trykt. Det er et bevis for at bogen er ualmindelig god, og at eftersprøgslen har været meget stor, også fra udlandet. Bogen er rigt illustreret, trykt på krideret kunsttrykpapir og forsynet med et engelsk resumé. Prisen er kun 28 kr. Skynd Dem med at udfylde bestillingskortet – det kan let blive for sent!, Næste publikation i denne serie bliver: Arkitekten Kay Fisker skrevet og tilrettelagt af arkitekt m. A. A. professor Hans Erling Langkilde.

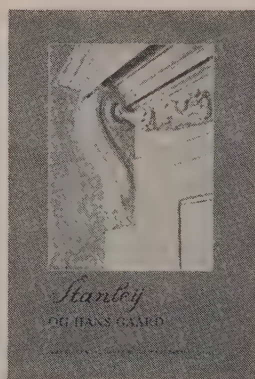
Egil Fischer: Dragør

Forord og efterskrift af Poul Dich.

Bogen er ikke blot en meget interessant monografi om Dragør. Den omfatter også en drøftelse af de almene problemer, der er fælles for bevaringen af tilsvarende småstadsidyller, og en påvisning af de fredningstekniske hjælpemidler, der står til rådighed under bevaringsarbejdet.

Foruden et stort oversigtskort i mål 1:800, forefindes 57 gengivelser i tegning og foto. Pris kr. 10,–.





Stanley og hans gård

Udgivet af *Foreningen til gamle Bygningers Bevaring* på Arkitektens Forlag.

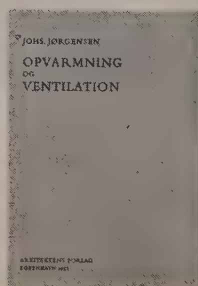
Bogen er skrevet af museumsinspektør C. G. Schultz og indeholder en livfuld skildring af billedhuggeren S. C. Stanley samt en indgående beskrivelse af det hus, han i 1755 lod opføre på Christianshavn, Overgaden oven Vandet nr. 6. Også forbillederne herfor omtales grundigt tillige med indboet.

Bogen er forsynet med ialt 35 illustrationer.

Fås i boghandelen og på Arkitektens Forlag. Pris 12 kr.

Opvarmning og ventilation

Denne bog er skrevet af civiling. Johs. Jørgensen for eleverne på teknikum-skoler og kunstakademiets bygningsskole men enhver bygningstekniker, der ønsker at sætte sig ind i områdets grundbegreber, har brug for bogen, der er forsynet med mange tegninger og systemskitser. – Fås i boghandelen og på forlaget. Pris 15 kr.



A/s HOTACO

KØBENHAVN · HOLBÆK · HORSENS

C. 13842 1213 3313

KASTRUP MIDTPUNKT: Arkitekt Jean Fehmerling M.A.A. *Ca. 5.000 m² HOTACO BUILT-UP udført for Højgaard & Schultz A/S*

KAMPSAX



Vejbro Munkholm-Langtved, Holbæk Amt

THE BRITISH TRAVEL AND HOLIDAYS ASSOCIATION

The Lanes i Brighton, en af de talrige gamle fodgænger-butiksgader i England

Fodgænger-butikscentre

Arkitekt M.A.A. Poul Erik Skriver

711.552.1

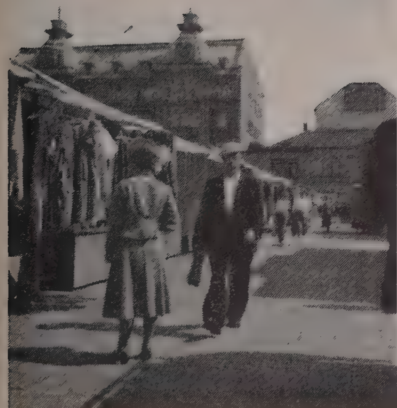
Det er fornøjeligt at handle, og selvom de fleste af os efterhånden er eensidigt engagerede i handelen som købere, er fornøjelsen næppe mindre – forudsat at vi har penge på lommen.

Det underholdende moment i denne proces belyses f. eks. ved, at folk ikke alene udnytter de nærliggende indkøbsmuligheder, men ofte rejser et stykke vej for at opleve glæden ved at handle i andre butikker. Indkøbsturen kan være så attraktiv, at folk bliver turister for at opleve stemningen i fjerne, farverige butikskvarterer og for at købe landets særprægede varer.

I det industrialiserede samfund er arbejdet for mange mennesker blevet trist og farveløst. Glæden ligger for dem ikke i at tjene pengene, men i at omsætte dem i varer.

Butikshandelen kan være en spændende og farverig samfundsaktivitet. Den mest maleriske handelsform er vel det gamle torvemarked, som er ved at uddø i Danmark, men som stadig trives i bedste velgående i andre lande.

Bedst trives det under milde himmelstrøg, men det findes dog stadig i Finland, og i England er gademarkederne uhyre populære. Folk kommer i tætte strømme til disse markeder, hvor der ofte faldbydes tarvelige industriprodukter til priser, der er højere end i butikkerne. Men der er farve og fest over et sådant marked, og det kan folk lide.



Torvemarked i Åbo i Finland



Markedspladsen i det nye boligkvarter Lansbury i Poplar, London

Konflikten mellem de gående og de kørende

Disse markedspladser og gader har en egenskab, som gør dem værd at studere i et større sammenhæng – de er rene fodgængermarkeder. Folk kan krydse fra bod til bod uhindret af biler eller anden kørende trafik. Der findes ikke her den for almindelige butikskvarterer karakteristiske konflikt mellem fodgængere og biler. Det er den almindelige opfattelse hos mange butikshandlende, at kunderne skal kunne køre lige til butiksdøren. Rigtigheden i denne opfattelse bør underkastes en nærmere prøve. Derimod er det naturligvis en fordel, at varer kan bringes pr. bil lige til butikken – men det behøver ikke nødvendigvis være til hoveddøren.

Den skarpeste konflikt mellem den gående og den kørende trafik findes i butikscentrene, og det er af stor betydning for moderne byplanlægning at få belyst problemet. Kan man, hvor det trafikalt er hensigtsmæssigt, reservere butiksgader eller -centre for fodgængere?

For butikshandelen er spørgsmålet: Er beliggenheden i en fodgængergade lige så god eller bedre end i en almindelig trafikeret gade?

De trafikfri markeder

Det har allerede været nævnt, at hvor det trafikløse torvemarked findes, f. eks. i England, trives det udmærket. Det er endda så attraktivt, at der stadig opstår nye markeder af denne type. Et populært gademarked i Poplar i London blev sammen med det omliggende boligkvarter ødelagt ved bombning under krigen. Et nyt boligkvarter – Lansbury – blev planlagt og bygget efter krigen som et mønstereksempel på engelsk planlægning. Det indgik bl. a. i de store udstillingsarrangementer i anledning af

Festival of Britain i 1951. I dette moderne boligkvarter udlagde man en markedsplads i forbindelse med butikscentret, og de dage der er marked, er der flere mennesker blandt boderne end i de omliggende moderne butikker.

Også i enkelte af de New Towns, der bygges rundt om London er planlagt markedspladser i forbindelse med de nye butikscentre. Det er folk fra London, der flytter til disse nye byer, og de vil have deres street-marked med.

Det er dog ikke alle steder det lokale bystyre er enig med befolkningen i dette spørgsmål. I en New Town, Crawley, f. eks. vil man ikke anlægge en markedsplads eller tillade stadehandel, som man anser for underlødig og ubillig konkurrence til butikshandelen. Men det kan måske tages som et yderlig bevis på, at denne handelsform er konkurrencedygtig trods manglen på kørende trafik.

Iøvrigt lever markedspladsen med de mange stader i bedste velgående i de moderne stormagasiner.

Den historie begynder vel med markedshallerne, de overdækkede markedspladser, der også er yderst livskraftige i England og f. eks. i Sverige.

Side om side forhandles kjoler og blodige oksestege, brugte bøger og saftig frugt, parfume og fisk i disse haller. De ældste overdækkede markeder i England stammer helt fra middelalderen, de nyeste har netop forladt tegnebordene.



Overdækket gade med boder ved markedspladsen i Lansbury. Boderne var beregnet til fødevaresalg, men er helt overtaget af tøj- og tæppehandlere

I Coventry, lady Godivas by, der blev så hæftig bombet under krigen, er et nyt, fantastisk spændende butikscenter under bygning, og dér er f. eks. planlagt en stor markedshal til afløsning af et par meget populære interimistiske markedshaller.

Men mon ikke det var Woolworth der først bragte torvet ind i stormagasinet, og som fik en dundrende succes på at faldbyde billige varer fra stader langs indendørsgaderne, hvor folk frit kunne promenere uden følelsen af købetvang.

I hvert fald ligner salgshallerne i stormagasinerne verden over, idag mere end nogen sinde, farvestrålende markedspladser. Der lægges endda ofte i dekorationerne vægt på at understrege karakteren af boder og gader – fodgængergader.

Ingen vil vel bestride, at det er fodgængere der er kunder her, og at det ofte er lange strækninger, der tilbagelægges til fods i stormagasinets markedsgader.

Kunderne foretrækker fodgængergader

I de engelske New Towns er det de store kædebutikskoncerner, f. eks. Woolworth, der først sikrer sig plads i de nye butikscentre, og de vælger med forkærlighed en beliggenhed, der gør det muligt at udforme salgshallen som en butikspassage. Hvis der kan skabes en genvej gennem salgshallen, ser man hellere end gerne at folk uden købeærinder bruger butikken som en fodgængergade.



I markedshallen i Newcastle forhandles i broget blanding alt fra parfumer og noder til gamle pelse og oksestege

Det er altså stormagasinernes indstilling – mærkeligt nok synes de små butikshandlende stadig at være tilhængere af en beliggenhed ved en normalt trafikeret gade.

Den første plan for Stevenage New Town indeholdt et butikscenter til betjening af det nye bysamfund på ca. 60.000 mennesker samt af et opland med en del mindre landsbyer. Gaderne, hvortil butiksfaçaderne var vendt, var fodgængergader. Bag bu-

tiksbygningerne var køregader til servicetrafikken og i centrets nærhed var store parkeringspladser.

Planen var udarbejdet af det arkitektkontor, der var oprettet af „Corporationen“, den organisation der står som bygherre for den nye by. Både Corporationens ledelse og indenrigsministeriet, der skal godkende alle planer, havde bifaldet udformningen af butikscentret, som imidlertid først skulle bygges når et passende antal boliger var opført, og der altså var en kundekreds at bygge for. I denne ventetid blev planen diskuteret ikke mindst af Gl. Stevenage's forretningsdrivende, som ventede at flytte til det nye center, og under denne tid skiftede Corporationen formand. Den nye formand var i højere grad end den gamle lydhør over for de erhvervsdrivendes kritik af det nye centers udformning med fodgængerbutiksgader. Han forlangte, at planen skulle ændres således, at den kørende trafik kunne komme gennem butiksgaderne og direkte til butikkernes façader – sådan som traditionen var i Gl. Stevenage. Den nye formands hovedargument var, at der ikke kunne opnås en tilstrækkelig høj pris for grundene i et fodgængerbutikscenter. Planen blev ændret og fremsendt til indenrigsministeriet, der måske af respekt for det lokale selvstyre, ikke protesterede mod denne ændrede plan.

Det gjorde derimod de nye beboere, der efterhånden var flyttet til Stevenage New Town i et antal af ca. 20.000. De havde dannet en beboerforening, hvor spørgsmålet blev rejst ved en række møder med repræsentanter for de handlende, Corporationen og planlæggerne.

Diskussionen her og i den lokale avis resulterede i en stærk protest mod den ændrede plan, frembåret af en delegation af beboere til både Corporationen og indenrigsministeren. Beboerne ville

Deputation presses Corporation for agreement

ADVICE from the multiple traders and commercial development organisations has led Stevenage Development Corporation to believe that a pedestrian shopping centre would not be a profitable proposition.

This appeared to be the one concrete result of the Town Centre deputation visit to the Corporation on Tuesday.

PEDESTRIAN CENTRE HOPES STILL ALIVE

Ministry glad to have views of people of Stevenage

THERE is still a hope that Stevenage may have an all-pedestrian Town Centre, possibly as a show-piece for the rest of the country.

Representatives of the Ministry of Housing who received the Stevenage deputation in London on Tuesday, agreed there was no financial case against a pedestrian centre but pointed out that since no precedent existed for such a centre it was

PEDESTRIAN CENTRE

CORPORATION ACCEPTS THE PEOPLE'S WISHES

Minister will now make the final decision

STEVENAGE Development Corporation has fallen in with the wishes of the townspeople, expressed at the public meeting four weeks ago, and has informed the Minister of Housing and Local Government, Mr Harold Macmillan, that they are now prepared to build a pedestrian town centre

To make sure that the Minister fully appreciate the town's keen desire for such a plan to be brought into being, a deputation is asking Mr. Nigel Fisher, M.P. for the North Herts. Division, to meet them at Westminster on March 1.



Det nye center i Stevenage New Town har meget store arealer for fodgængere. Det er dog først blevet gennemført efter pres fra beboerne. Dramaet afspejles i ovenstående udklip fra Hertfordshire Press. Centret er iøvrigt rigt forsynet med parkeringspladser. På planen er de krydsskraverede arealer forbeholdt fodgængere. P betyder parkeringspladser

have et fodgængerbutikstorv, hvor de kunne handle i fred for trafikken.

Beboerne var de kommende kunder, og det skulle synes ligetil, at deres ønsker var afgørende i denne diskussion. De handlende har vel også følt dette som et stærkt argument, men Corporationens formand holdt fast ved sin beslutning og først efter et diktat fra indenrigsministeren faldt Corporationen til føje, og planen blev ført tilbage til den oprindelige skikkelse med fodgængergader. Bygningen af centret er nu påbegyndt, og der har ikke været vanskeligheder ved at afsætte grundene til de forretningsdrivende. Kritikken fra dem er iøvrigt også forstummet.

Fodgængerbutiksgaden bygger på gamle traditioner

Sålænge butikker har eksisteret, har der sikkert været begge typer butiksgader, både de almindeligt trafikerede og fodgængergader. Enkelte gamle fodgængergader med butikker eksisterer stadig. Byen Bath i England, der er et fint eksempel på byplanlægning og bygningskunst i det 18. århundrede, rummer forskellige typer fodgængergader. I det fine boligkvarter med The Royal Crescent og The Circus, der ligger noget borte fra bycentret, findes der en planlagt fodgængerbutiksgade. Man kan kun gætte på motiverne for denne gade, der stammer fra midten af det 18. århundrede. Trafikken i dette fine kvarter, der udelukkende rummede herskabelige huse, har antagelig været ganske betydelig. Et stort antal familier har haft i det mindste een vogn, og selskabeligheden har været stor i denne kurby. Man kan godt forestille sig ulemperne ved at blande den mere intensive fodgængertrafik ved butikkerne med de noget uomgængelige hestekøretøjer.



Den centrale del af Bath. Fodgængergaderne er krydsskraverede. 1:14000

Der kan have været andre motiver. Der blev stillet strenge arkitektoniske krav til dette boligkvarter. I de store 3-etagers rækkehuse, der er den almindelige boligform, kunne der ikke indpasses butikker. Det ville forstyrre såvel gadebilledet, som husets anvendelse som herskabsbolig. Den eneste mulighed var at samle kvarterets butikker i en passage mellem et par af de fornemme gader, i en lav og mere tilfældig bebyggelse, der ikke konkurrerede med de stores fornemhed.

Kvarteret har siden undergået nogen forandring. Det er knapt så fornemt mere. Mange af de store huse er opdelt i lejligheder, og den arkitektoniske harmoni har fået skår under krigens bombardementer, men fodgængergaden eksisterer stadig og trives som lokalt butikscenter.

I bycentret i Bath findes adskillige smalle fodgængergader, der alle er intensive butiksstrøg, som rummer nogle af byens betydeligste forretninger.


En af fodgængergaderne i den centrale del af Bath

Få steder kan man lettere end her drage sammenligning mellem vilkårene for handel i en normal trafikeret gade og en fodgængergade. Butikkerne trives begge steder, måske fordi der i det snævre bycentrum er behov for langt flere butikker end der kan skaffes plads til i fodgængergaderne, men det er så afgjort mere tiltrækkende at færdes i fodgængergaderne. Man undviger gaderne med den støjende bil- og bustrafik og med risikoen for hvert øjeblik at blive trængt fra de smalle fortove ud på kørebanen. Man kan ustandselig iagttage eksempler på den uheldige konflikt mellem kørende og gående og derefter nyde den ro og sikkerhed der præger butikslivet i fodgængergaderne.



Et populært fodgængerbutiksstrøg i Venedig, set fra Rialto-broen

Også i London findes der gamle butiksgader forbeholdt fodgængerne. Der er de tidligere omtalte *street markets* med blandingen af butikkker og stader, men også rene butiksgader findes. De hører ikke til de betydeligste handelsstrøg i London sådan som Piccadilly, Regent Street og Oxford Street, eller til de fornemme som Bond Street. Man skal opsøge dem og opdager da den mest pitoresque butikshandel på de breddegrader, og som regel myldrende fuldt af mennesker. Sådanne gader findes f. eks. i Shepherds Market i Mayfair og i kvarteret mellem Bishopsgate og Aldgate. Der findes dog også fodgængergader i London, der i popularitet og fornemhed kan sammenlignes med de store strøggader, det er arkaderne. Det er overdækkede gader som især i forrige århundrede var et yndet motiv i bybygningen først og fremmest vel i Paris, Milano og London, men tillige i mange andre europæiske storbyer. Den berømteste af dem alle er den fornemme Burlington Arcade i Piccadilly. Den er fra 1818 i en fornem arkitektur og med eksklusive butikker. Den blev bygget for at skabe en promenade, hvor de fine herskaber kunne se på butiksvinduer og gøre indkøb i fred for de almindelige Londongaders hestekøretøjer, gadedrenge og hunde. Et strengt reglement forbød f. eks. løben, råben, hunde og køretøjer af enhver art at forstyrre de fornemme kunders færden i arkaden. To særpræget klædte vagter overvåger den dag i dag, at det gamle reglement overholdes og gaden er stadig et yndet butiksstrøg.

I enkelte byer er der arkader, der må regnes blandt byens hovedstrøg. Det populæreste handelsstrøg i Birmingham er den berømte arkade Great Western fra 1860, en flere hundrede meter lang, overdækket gade. I et par byer er det gamle hovedstrøg blevet omdannet til fodgængerstrøg. F. eks. er i Amsterdam det gamle hovedstrøg, Kalverstraat, der så stærkt minder om Strøget i København, nu en yndet fodgængergade. I Stockholm er det gamle butiksstrøg Västerlånggatan i Gamle Staden, en fodgængergade.



Great Western arkaden i Birmingham



Kalverstraat i Amsterdam



Fodgængergade i Shepherds Market i London



Fodgængergade med mandfolke-butiker nær Bishopsgate i London

I Venedig, hvor alle gader er fodgængergader, er hovedstrøgene det jo altså også. De der har færdedes i disse gader mindes den følelse af tryghed, der præger fodgængerfærdslen, og har bemærket, at livet der intet savner i kolorit. Det er absolut attraktive handelspladser.

Er fodgængergaden vejen til succes?

Men er det nu også sådan, at blot fordi en gade forbeholdes fodgængere, så er dens succes som butiksgade sikret?
Absolut nej. Forudsætningerne for butikshandelens succes er langt mere komplicerede. Det er en kendt sag, at det er lettest at skabe kontakt med kunderne der, hvor de i forvejen færdes, og at det er vanskeligt at ændre fodgængerstrøg og skabe nye butiksstrøg. Ofte kan det være vanskeligt at afgøre, om det er butikkerne, der har skabt fodgængerstrømmen eller omvendt.
I Coventrys ny butikscenter, der er under bygning, kunne man en overgang se tætte fodgængerstrømme passere en byggeplads, der med sin støj og sit støv var alt andet end attraktiv. Men det var en genvej som tusinder benyttede sig af, trods støv og manglen på butikker. På begge sider af denne passage, der vil blive forbeholdt fodgængerne, vil der blive butikker og fortove i 2 etager. At de butikker vil trives, er der overhovedet ingen tvivl om.
Men der findes fodgængergader helt uden butikker eller med butikker der vantrives, selvom gaderne er centralt placeret.
Ved den stærkt befærdede gade Woburn Place i Holborn i London, ligger der en lille charmerende fodgængergade Woburn Walk, der for halvandet hundrede år siden var butikscentret i et boligkvarter af 2–3 etagers londonhuse.
Kvarteret har undergået store forandringer siden da. Boligerne er afløst af store institutionsbygninger og hoteller. Trafikken jager af sted på hovedgaden og Woburn Walk fører ingen steder



Fodgængerbutiksstrøg under bygning i Coventry. Allerede under bygningen færdedes der store menneskemængder i dette strøg. Butikscentret er sikker på succes. Der bliver fortove og butiker i to etager



Woburn Walk i London var almindeligt butikscenter for et fint boligkvarter. Kvarteret ændrede karakter og den tidligere så livlige fodgængergade rummer nu kun nogle få nærhedsbutiker. Butikerne til venstre står tomme

hen. Idag vantrives der nogle småbutikker med købmandshandel, skomager, marskandiser og lignende. Et par butikker er tomme. Det er ikke nok at være fodgængergade.

I Newcastle on Tyne er et gribende eksempel på fejlslagne forhåbninger. I midten af forrige århundrede blev Newcastles centrale del nybygget efter en storslået plan. Store nye gader blev brudt igennem den gamle bebyggelse, og ny forretningsbebyggelse blev opført langs gaderne. Det er et af de få eksempler på en ensartet citybebyggelse opført i løbet af en kort periode. Bemærkelsesværdig er det også, at det var en privat byggespekulant, Mr. Grainger, der gennemførte dette enorme byggeri. Hans navn er bevaret i hovedgaden Grainger Street. Byen havde højkonjunktur på det tidspunkt, hvor bl. a. de nye stålskibsværfter og anden sværindustri udvikledes i hurtigt tempo i Tynes munding. Forretningslivet blomstrede og havde behov for de nye bygninger i centrum.

Stort set blev forventningerne til nybyggeriet opfyldt. De nye butiksstrøg trivedes – med en enkelt undtagelse. Der var blevet bygget to arkader, altså overdækkede fodgængergader med butikker. Den ene forbinder to betydelige butiksstrøg, og er idag en travl butiksgade. Den anden ligger i forlængelse af en stærkt trafikeret gade, men fører til en ganske ubetydelig baggade med pakhuse og småindustri. Planen havde sikkert været at udvide city også udover denne gade, så der havde ligget ensartede kvarterer for begge ender af arkaden. Men som det ofte er tilfældet, er vilkårene hårdere end planlæggerne forudser, og planerne bliver ikke fuldført. Denne arkade med det pretentiøse navn Royal Arcade og i en monumental arkitektur er idag øde, mørk og snavset, med blændende butiksvinduer og alle tegn på fejlslagne håb. Denne kendsgerning understreges yderligere af skiltet *Socialist*

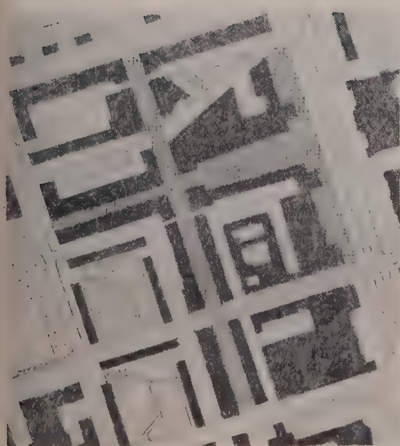


Royal Arcade i Newcastle on Tyne var planlag som en fornem butiksgade. Dens placering i byen var forkert, butikerne trivedes ikke og anvendes n som lagerlokaler

Hall and Café anbragt umiddelbart over det gamle forgyldte, men falmede *Royal Arcade*.
Et par nærliggende eksempler er Jorcks Passage og City Passagen i København. Disse fodgængerpassager blev i slutningen af forrige århundrede bygget som et forsøg på at udnytte dybden i de kostbare grunde. Men skønt passagerne i visse tilfælde må betyde en genvej har de aldrig opnået nogen større popularitet som butiksstrøg. Disse eksempler på fejlslagne forhåbninger nævnes for at understrege, at fodgængergaden ikke er en ny fidus til opnåelse af salgssucces, hvad de mange vellykkede fodgængergader kunne forlede til at tro. Anvendelsen af fodgængergader i butikscentre er derimod en gammel gennemprøvet byplandetailje, som indebærer store muligheder, først og fremmest i trafikal henseende ved den *rigtige* anvendelse, også i moderne byplanlægning.

Fodgængerbutiksgaden i moderne byplanlægning

Der har allerede været nævnt et par moderne eksempler. I virkeligheden har ideen slået vældigt an blandt byplanlæggere i mange lande, og ideen er, hvor den er kommet til udførelse, blevet helt accepteret af de handlende.
Interessen breder sig, og der næsten valfartes til de større nye anlæg.
Det mest målbevidste arbejde med anvendelsen af fodgængerbutiksgader er utvivlsomt at finde i Rotterdam. Hele den centrale del af denne by blev som bekendt udslettet af tyskerne ved et bombardement under krigen.
I hovedsagen bliver bydelen genopbygget som et center for administration og handel. De fleste butiksgader er almindeligt trafikerede gader. Et enkelt forretningskvarter, der også kommer til at rumme restauranter og et par biografer er udformet helt med fodgængergader.
Dette område, der kaldes *Lijnbaan*, er knapt færdigbygget, men så stor en del er færdig og taget i brug, at man kan bedømme dette eksperiment.
Hensigten er klar. Butikscentre hører til de byområder, hvor konflikten mellem de forskellige trafikarter er skarpest. Selve den virksomhed, der er koncentreret i butikskvarteret, er meget trafikskabende. Varer bliver kørt både til og fra butikkerne, og kunderne kommer i stigende antal i egen vogn til butikkerne. Når først kunderne er i butikskvarteret, er de imidlertid særdeles aktive fodgængere. Idéen med et butikscenter er jo netop at skabe mulighed for flere forskellige indkøb inden for gåafstand og gøre det muligt at sammenligne varekvaliteter og priser. D. v. s. at hver fodgænger på sin indkøbstur ofte flere gange passerer en gade. Det er baggrunden for en konflikt, der er tidsrøvende og farlig for trafikanternes sikkerhed.
I *Lijnbaan* er planen sådan, at der kan køres nær til butikscentret, men store trafikårer passerer helt uden om. Varevogne kører til bagsiden af butikkerne ad lokale serviceveje. Personbilerne kan parkeres på store pladser i rimelig gangafstand fra butikscentret. I butiksgaderne er fodgængerne fredede. Det giver en tryghed og et velbefindende, som absolut må komme butikshandelen til gode. Det tyder det menneskefyldte butiksstrøg ihvertfald på.
Det er muligt at drage sammenligning med de nærliggende nye, men mere ordinære butiksgader i Rotterdam. Også der ser det



Butikscenter ved Lijnbaan i Rotterdam. Mål ca. 1:6000. Fodgængergaderne er krydsskraverede. Der er tilkørselsgader og parkering bag alle butiker



Butikscentret Lijnbaan i Rotterdam. Arkitekter: J. H. van den Broek og J. B. Bakema

ud til at butikkerne trives. Butiksbehovet er ikke tilfredsstillet i Rotterdams centrum, så konkurrencen kommer ikke til fri udfoldelse. Men de blandede trafikarter volder tydeligt nok vanskeligheder, og den dag er næppe fjern, hvor der må gennemføres trafikrestriktioner og parkeringsforbud i disse traditionelt udformede gader.
Et andet stort fodgængerbutikscenter, der er så vidt fremme, at det er muligt at gøre iagttagelser, er centret i den engelske by Coventry. Som tidligere nævnt, blev byen stærkt ødelagt under krigen, og et helt nyt bycenter bygges i disse år. Planen for centret må selvfølgelig underordnes byens samlede plan, og den forudsætter, at en betydelig trafikåre føres gennem centret. Det medfører adskillige vanskeligheder i planlægningen af centret, hvis den uheldige blanding af gående og kørende trafik skal undgås. Tillige findes der store terrænforskelle i dette område, så man kan vente særlig spændende løsninger af byplandetaljer. Hovedtrafikåren passerer centret over et torv, en square, hvor midterpartiet er et haveanlæg, der kan og bør nydes på afstand. Det ligger som en ø omgivet af trafik. Pladsen er omgivet af høj forretningsbebyggelse med stormagasiner, butikker, kontorer, restauranter og et hotel. Brede fortove tildels i kolonnader og afspærrede mod kørebanen går langs disse bygninger. Kørebanerne krydser man i dobbelte tuneller, een udformet med trappe og een udformet med ramper af hensyn til mødre med barnevogne.
Skønt ikke nogen egentlig fodgængergade byder denne udformning på omtrent de samme fordele, en effektiv adskillelse af de gående og de kørende.
Fra dette trafiktorv strækker sig et langt torv nedad en bakkeskråning vinkelret på hovedtrafikåren. Dette torv er kun for fodgængere og er udformet i terrasser forbundet med trapper. Flere små haveanlæg optager torvets midterparti. Der er let adgang for fodgængere og rigeligt med bænke. Torvet er flankeret af en forretningsbebyggelse med butikker og fortove i 2 etager. Dette bliver den travle kerne i det store forretningscenter. Den livlige arkitektur, den fantasifulde plan og den risikofri færden vil gøre dette butikskvarter til en attraktion.
Coventry's center vil komme til at rumme andre interessante enkeltheder.
Hele det centrale område af Coventry har en størrelse på ca. 100 ha, d. v. s. kun lidt mindre end den gamle bydel i København. Omkring dette område er planlagt en ringgade. Kun een af de lokale gader herindenfor føres nogenlunde direkte igennem området. Det er den tidligere omtalte gade, der passerer den centrale square. Der vil blive meget lidt beboelse, men der vil blive udlagt store arealer til let industri – Coventry er jo en udpræget industriby med bl. a. store automobilfabrikker. Iøvrigt vil centret komme til at rumme bygninger for offentlig og privat administration, kulturelle institutioner, museer, teatre, biografer, koncertsale, klubber og restauranter.
Det vil selvfølgelig altsammen tiltrække store mængder automobiler, og der er da også reserveret meget rigelige arealer til busstation og parkeringspladser.
Sammenlignet med Københavns gamle bydel er den mest slående forskel de store parkeringsarealer og de få egentlige gader –

SHOPPERS AND CARS TO BE KEPT APART AT COVENTRY

Triumph for Radical Replanning

From our Local Government Correspondent

The Precinct—Coventry's ill-named but admirably planned series of two-level shopping courts—is to remain, after all, an unbroken pedestrian way. Not only that; Market Street, the much longer vehicular road lined with shops that was to have cut across the middle of the Precinct, is now also to be reserved for pedestrian traffic only. if they could pass from one part of the Precinct to the other without crossing a stream of traffic. Some wanted the motor road to be stopped at the intersection—after it had passed their doors. In these circumstances the new city architect and planning officer, Mr A. Ling, ventured to suggest that all the problems raised by the compromise would be solved if the "Precinctual" principle were extended to the whole commercial area, including the entire

Klip fra Manchester Guardian, der fortæller, at Market Street nu er ændret fra korevej til fodgængergade



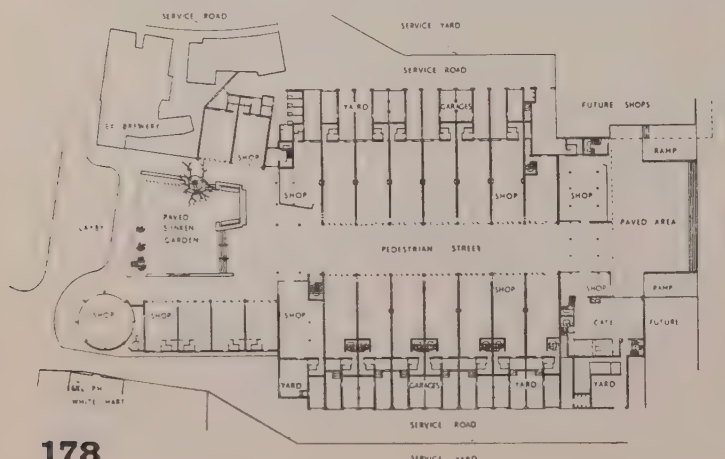
Kolonnaden ved den centrale square

Coventry's centrale del blev stærkt bombet under krigen. Genopbygningen skrider nu rask frem efter denne plan; gengivet i mål ca. 1:8000. Denne del er lidt mindre end Københavns gamle bydel. De krydsskraverede arealer er fodgænger-områder. P angiver parkeringspladser. Bemærk parkeringen P1 ovenpå markedshallen 9. Man bemærker især det store fodgængergadeanlæg, der danner et stort kors vest for den centrale square. Den øst-vestgående del er bygget. Billedet s. 171 stammer derfra. Den nord-sydgående del er den i artiklen omtalte Market Street. Bygninger mærket med 1 er butikker

bedømt på grundlag af planen. Bydelen er ikke færdigbygget – men den dag det er muligt at drage direkte sammenligninger, vil det overraskende billede af Coventry's center sikkert være de mange holdende vogne og kolossale mængder af fodgængere. Det vil være det ekstreme billede af den udvikling, der vil gælde for de fleste centrale bydele – den stigende automobiltrafik vil medføre en stærk forøgelse af fodgængernes tal i bycentrene.
Det er helt konsekvent, når man i Coventry straks har udformet hovedbutiksstrøget som fodgængergader og torve, og det er en konsekvent fornyelse af den gamle torvehandel at planlægge en stor markedshal mellem to store parkeringspladser. Men det var et brud på logikken, at en stor butiksgade, Market Street, vest for hovedstrøget under pres fra de handlende blev ændret fra en planlagt fodgængergade til en almindelig køregade. For kort tid siden fremgik det imidlertid af en meddelelse i *Manchester Guardian*, at de handlende i Coventry har skiftet mening. Erfaringerne fra det nu fuldførte hovedstrøg har været overbevisende – de handlende har krævet og fået *Market Street* ændret til fodgængergade.
Så mange fodgængerbutiksgader og centre er planlagt eller allerede under bygning, at det er umuligt at give en fuldstændig oversigt.
De betydeligste i England er foruden Coventry antagelig det tidligere nævnte Stevenage Shopping Center, der lige er påbegyndt. Crawley New Town har planlagt et meget stort butikscenter, hvoraf en del reserveres fodgængere. Det er under bygning. Første del, der skal forbinde det gamle landsbybutiksstrøg med det nye center er fuldført som en fodgængergade.
Butikscentret i boligkvarteret Kings Heath i Northampton er næsten færdigt, udført som et fodgængerbutikstorv. Men der er flere andre New Towns og boligkvarterer i større byer planlagt helt eller delvis som fodgængerstrøg. – England er nok det land, der med størst begejstring er gået ind for den nye idé.
På kontinentet er Lijnbaan i Rotterdam det store eksempel. Et nyt fodgængerbutikscenter er bygget i Kassel i Tyskland og Stockholm har den kendte plan for et nyt butikscenter ved Hötorget, i hovedsagen udformet som et fodgængerstrøg. Også en del af centret i Vällingby uden for Stockholm er udformet som et fodgængerstrøg, og torvet i Årsta Centrum er reserveret fodgængere.
Her i landet findes der et fortræffeligt eksempel i Kastrup. I forbindelse med boligbebyggelsen Skottegården er opført et butikscenter indeholdende 22 butikker, apotek, bank og en biograf. Centret betjener et større område end den nævnte boligbebyggelse. Det er udformet med en lang fodgængergade, små torve og kolonnader, der tilsammen danner en malerisk ramme om det travle butiksliv. Man kan iøvrigt der iagttage betydningen af at have en aftenvirksomhed – i dette tilfælde en biograf – i et butikscenter. Butiksvinduerne er et reklamemæssigt aktiv, der kun er fuldt udnyttet, hvis der passerer mennesker forbi om aftenen. Det medvirker biografen til i Skottegårdens butikscenter, der iøvrigt er blevet en sukces, ikke mindst på grund af den heldige udformning.
Endelig findes der her i landet en hel del knapt så rendyrkede eksempler, butikstorvene i Bellahøj-bebyggelsen i København, i

Første del af det nye butikscenter i Crawley New Town er udformet som en fodgængergade

Søndergård park i Gladsaxe, i Carlsro i Rødovre, i Bredalsparken i Hvidovre og flere andre steder. Disse steder har fodgængerne særlige gode betingelser, fordi torvene er holdt fri af de omgivende gader og butikscentrene er arkitektonisk fint udformede.
I de nævnte centre er stedets karakter som mødested understreget. Folk med et flygtigt kendskab til hinanden kan mødes her uden selskabelige forpligtelser og få sig en snak på en af torvets bænke. Enkelte stormagasiner har allerede sådanne mødepladser, hvor folk sætter hinanden stævne. Stormagasinets populære cafeteria synes derimod ikke at være trængt ud i butikscentret. I de nye engelske butikscentre er der i det mindst en Pub, hvor folk kan mødes over en øl. Ofte er der tillige en eller flere caféer.
Det er et spørgsmål om ikke butiksindehaverne i højere grad burde samarbejde om at gøre deres butiksgruppe populær og





Fodgængergaden i det nye butikscenter
Tilvenstre: Planen af fodgængerbutiksgaden i Crawley New Town



PETER BREDSDORFF

Fodgængergade i butikscentret i Vällingby nær Stockholm

attraktiv – også udenfor julemåneden – f. eks. ved at støtte etableringen af en cafeteria.

I stigende grad vil det også blive nødvendigt for butiksindehaverne at samarbejde om parkering. Det butikscenter, der har de bedste parkeringsforhold vil i længden sejre i konkurrencen. Også i de eksisterende gamle butiksstrøg er der behov for fornyelse. Der er f. eks. en del af disse strøg, der tillige er hovedfærdselsårer. De burde ændres til fodgængergader evt. i forbindelse med nyanlæg af parallelgader, servicegader eller omkørselsveje.

Et af de steder, hvor kravet til en sådan omlægning, synes at være størst, er i Kgs. Lyngby. Lyngbyvej er her på samme tid en af Københavns vigtigste udfaldsårer og omegnens travleste butiksgade. Det giver anledning til utallige konflikter mellem den kørende og gående trafik til lige stor ulempe for begge. Hørsholmvejen og den nye omkørselsvej vil naturligvis bedre meget på dette forhold. Men en konsekvent løsning, der ville gøre dette butiksstrøg til det mest attraktive i Københavnsegnen, ville være at forbyde al gennemgående færdsel. Varer skal jo køres til butikkerne, og det kan næppe klares på anden måde end ved at benytte den nuværende gade. Men ved en omprofilering af gaden til et stort fortov, der åbenbart gav fodgængerne forret, kunne enkelte biler godt tolereres f. eks. om formiddagen. De ville da liste sig frem uden ulempe for fodgængerne. En lignende ordning kendes i Väster Långgatan i Gamle Staden i Stockholm og i Kalverstraat i Amsterdam.

Strøget i København må også ende som fodgængerstrøg. Fortovene kan slet ikke rumme de store fodgængerstrømme. Det er ikke blot ved juletid, at fodgængerne benytter kørebanen. Det kan



ERIK HANSEN

Butikstorv i Tårnbyparken
Arkitekter M.A.A. *Niels Schou og Poul Kjærgaard*

iagttages hver eneste dag. Med de skærpede parkeringsrestriktioner, der er gennemført, kan det heller ikke længere være af betydning for de handlende, at gaden opretholdes som en trafikåre. Kunderne kommer allerede nu gående. Også her kunne varetrafik tolereres på visse tider af dagen, og kunne gøre overgangen til fodgængergade fuldstændig smertefri for de handlende.
Mange danske byer har tilsvarende problemer, en gammel snæver hovedfærdselsåre, der samtidig er hovedbutiksstrøget. I mange tilfælde ville løsningen af konflikten kun kunne ske ved konsekvent at reservere gaden for fodgængere og ofre, hvad det koster at bygge parallelgader og omkørselsveje. Butikkerne lader sig ikke så let flytte.
Skammeligt er det, at så mange nye bysamfund er vokset op med nøjagtig de samme problemer, som fandtes i de gamle. I forholdsvis nye kvarterer har vi butikker langs stærkt trafikerede veje, f. eks. i Bispebjerg-kvarteret i København, i det nye Hvidovre og Rødovre, i Sundbyerne og i Tårnby, og vi finder det i de nye kvarterer i Århus og Ålborg. Men man vidste vel ikke bedre dengang. Utilgiveligt vil det være, hvis vi forsynder os i fremtiden. Der vil stadig ske ændringer i de gamle bydele og nye bydele vil vokse frem, forhåbentlig efter velovervejede planer. Automobilismens udvikling kan eventuelt medføre – som i U. S. A. – en spredning af city's butikker til nye store butikscentre i byernes yderområder. Butikscentrenes udformning bør i stigende grad blive betragtet med den alvor denne opgave kræver, hvis man vil undgå parkerings- og trafikvanskeligheder. Midlerne vil ofte være fodgængerbutikscentre, fodgængergader, arkader og kolonnader.
Samarbejde og planlægning kan skabe det rigtigt organiserede og udformede butikscenter, der vil stå sig i konkurrencen. Ligger heri ikke også et incitament til fornyelse af butikshandelens rammer og til nye arkitektoniske løsninger?



Pergola langs butiksfaçaden

Kastrup Midtpunkt
Arkitekt M.A.A. Jean Fehmerling

Butikkerne på Hjørnet af Kastrupvej og Saltværksvej er samlet under et fælles tag. Nærmest Saltværksvej ligger apotek og sparekasse, ved modsatte ende er biografen placeret med godt 600 pladser. Mellem biografen på den ene, apotek og sparekasse på den anden side, ligger 22 forretninger opdelt i 4 grupper, der danner et fællesskab, og så vidt muligt dækker alt hvad en familie har behov for. Uden at være økonomisk afhængige af hinanden kan butikslejerne udnytte fordelene ved et samlet anlæg. Husmødrene kan gå fra butik til butik under tag, afbrudt af åbne arealer med grønne anlæg. Denne specielle bygning giver anlæget karakter af et varehus, hvor afdelingerne repræsenteres af den enkelte forretningsdrivende. Butikkerne kan formes helt anderledes frit omkring hensigtsmæssigt grupperet inventar, end når de spærres inde i en normal bygnings snævre rammer. Væggene er opstillet af fabrikfremstillede elementer og er let flyttelige. Ingeniør: Civilingeniør C. A. Bertelsen. Havearkitekter: Georg Georgsen og Ingwer Ingwersen

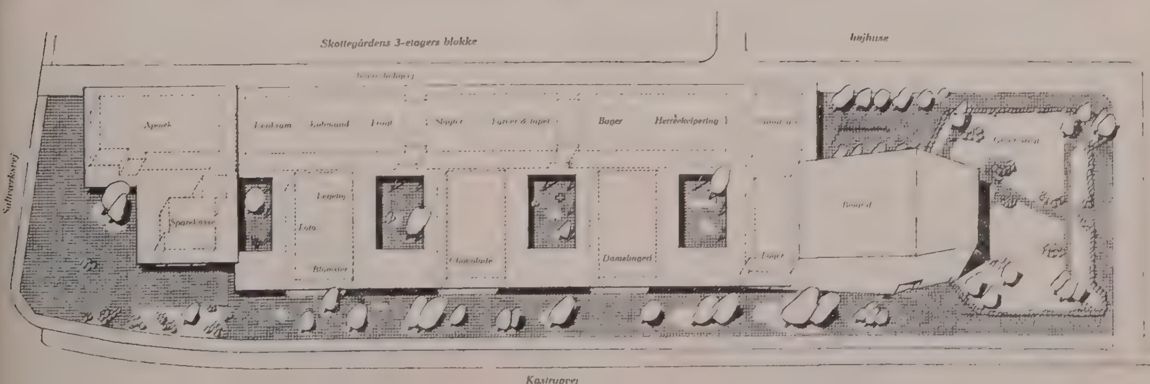


Situationsplan 1 : 4000



Butiksgaden der forbinder de fire butiksgrupper

STRÜWING



Aksonometri af butikscentret ca. 1 : 600. Butikscentret rummer ialt 22 butikker, hvoraf kun en del er angivet på tegningen. Udover de nævnte findes boghandel, skotøjsforretning, elektriker, parfumeri, renseri, radioforretning, tobak og vin samt en guld-, sølv- og urmagerbutik

STRUWING

Herover: Indgangen til biografen i Kastrup Midtpunkt
Tilhøjre: Lokalvej, en af adgangsvejene til boligbebyggelsen Skottegården. Tilhøjre indlevering direkte til butikkerne. Tilvenstre parkering for 75 vogne i forbindelse med butikscentret. Adgang til butikstorvets fire afdelinger sker gennem passager mellem butiksgrupperne



STRÜWING

Herover: En af de små fredelige pladser i butikscentret

Tilhøjre: Om dagen er det en rar opholdsplads for far og søn, mens mor er på indkøb



Facade mod „Ringvej"

Snit i torvet, set mod butiksfacaderne

Plan af fodgængerbutikscentret 1:600

Udsnit af bebyggelsesplan 1:6000. Boligbebyggelsen er i 2 etager. Butikstorvet ses i planens højre side

Projekteret boligbebyggelse med butikscenter. Arkitekter M.A.A. Henning Jensen og Torben Valeur

Butikscentret skal betjene såvel den projekterede etagebebyggelse som de øst for liggende villakvarterer. Det skrånende terræn motiverer en opdeling af centret i tre niveauplaner med flade rampeagtige trappeforbindelser. Denne opdeling giver, i forbindelse med centrets øvrige udformning, gode muligheder for mindre afsluttede enheder under en etapevis udbygning. Udover butiksareal indeholder torvet disponible erhversarealer for læge, tandlæge, frisører, kontorer m. v. ligesom eventuelle fælleslokaler til supplement for bebyggelsen vil kunne indrettes her i mindre omfang. Fortovet langs „Ringvejen" ledes gennem butikstorvet for derved at tilføre torvet mere liv og samtidig skabe de bedst mulige handelsbetingelser

Lidt mere harmonika ved beregning af butiksantal

Borgmester Fenneberg, Lyngby, der er en meget byplaninteresseret kommunalpolitiker, har på et møde i Lyngby Handelsforening fremsat nogle betragtninger om detailhandelens vilkår og navnlig om den byplanmæssige side af sagen. Nedenstående referat af dette møde er klippet fra „Licitationen" den 11.11.1955.

– I gamle dage, sagde Fenneberg, rykkede detailhandleren ind i et kvarter, når han syntes, at der boede folk nok. Lidt senere kom måske endnu en købmand til stedet, det gik alt efter, hvordan den handlende selv fandt det i sin orden. Nu har vi fået en byplanlægning, efter hvilken antallet af butiker på forhånd fastlægges, og jeg vil sige med det samme, at min respekt over for byplanlæggernes resultater er ikke overvældende. Hvor kan byplanlæggeren nemlig vide, at udviklingen vil gå i den ene eller den anden retning? Når man nu f. eks. går ud fra, at der skal en butik for hver så og så mange indbyggere, hvad forstås så ved indbyggere? Folk, der bor i kollektivhuse, er jo også indbyggere, men for den næringsdrivende har de dog ikke stort mere betydning end gæsterne på d'Angleterre har for købmanden på Kongens Nytorv.

Fortunbyen uheldig, Virum elastisk

Man fastlåser antallet af butikker, fortsatte borgmesteren, så man ikke kan hverken indskrænke eller udvide deres antal, som f. eks. i Fortunbyen, og det er ikke særlig heldigt. Det kan godt laves elastisk, og vi prøver at gøre det i Virum. Der er butikker på torvet, der kan laves udstillingsvinduer på begge sider af viadukten, hvor apoteket i den ene side danner afslutningen på butiksrækken. I den anden side vil butikerne kunne fortsætte hen ad Skovridergårdsvejs forlængelse, hvor der bliver grunde til rådighed for handlende. Her vil man kunne købe et areal og opføre butiker efter myndighedernes anvisninger. Jeg tror, det ville være klogt af de store boligselskaber at lave lidt mere harmonika, når de beregner butiksantallet.

Hovedtrafik væk, større omsætning

Trafiken på Lyngby hovedgade er nu så tæt, at der er talt ca. 20.000 biler i døgnet, indtil 2000 biler i timen eller 1,8 sekund pr. bil. Dette er uforsvarligt, og derfor er omfartsvejen berettiget. Hvad bliver nu den økonomiske konsekvens af omfartsvejen for hovedgadens handlende? Statistiker fra Californien viser, at i tilfælde af samme karakter som her, derovre drejede det sig om 224 handlende, her om 264, voksede detailhandelens omsætning efter to års forløb med netto 27 procent. Jeg tror, at det vil gå lige sådan her. Efter min mening går detailhandelen en ret god fremtid i møde i Lyngby. På syv år har de handlende iøvrigt fået foræret 22 procent i omsætning, idet antallet af butikker ikke er vokset i samme omfang som indbyggertallet.

– Jeg tror ikke, sagde borgmesteren videre ifl. referat i *Omegnen*, at der er nogen fare for de handlende, og dog. Det går så godt, at der ikke bliver nogen spore til at bygge om og modernisere. Der er endnu for

mange ejendomme, hvor man skal tre trin op og tre trin ned for at komme ind i butikerne. Der er ikke det moderne pep over alle forretninger, som der kunne være. Jeg synes godt, at 2–3 grundejere kunne slå sig sammen om fornuftige moderne ombygninger eller nybygninger, der kunne gøre det hele endnu mere tillokkende.

FRA TIDSSKRIFTERNE

Tidsskrifter modtaget indtil 5. januar 1956

Byggeindustrien nr. 24/1955:

Ved nytår 1956, leder, 1 side.
Viggo Nørby: Nytårsbetragtninger, 5 sider.
Form og konstruktion, omtale af den italienske ingeniør, professor Pier Luigi Nervi's virksomhed, 1½ side.
P. Arctander og W. Bøgely: Det er ingen nytårsspøg at gennemføre en lille byggesag, 4 sider.
Børge Hansen: Byggevirksomheden i U.S.A. 1956, 3 sider.
Erik Hartoft-Nielsen: Rationalisering i teori og praksis, 5 sider.

Dansk Kunsthåndværk 9-10/1955:

Hæftet er med dansk og engelsk tekst.
Bent Salicath: Snedkerlaugets udstilling 1955, 8 sider.
Karen Lund: Tekstilerne på Charlottenborg, 4 sider.
Arne Remlov: Holmegaard og Per Lütkens glas, 5 sider.
Pierre Lübecker: Asger Jorns skalkestykker, 2 sider.
Ernst Clausen: Skolebøgerne – dansk boghåndværks Grand Guignol, 2 sider.
Ej blot til lyst ..., artikel om Arne Jacobsens samarbejde med væverne Kirsten og John Becker ved udsmykningen af festsalen i Munkegårdsskolen, 2 sider.

att bo nr. 3/1955

Jens L. Seip: Något om irrationell bostadspolitik som ett hot mot bostadsförsörjningen i Europa, 9 sider.
Lennart Björk: Bostadsbyggande och stadsplanering i Polen, 12 sider.
Graeme Shankland: Efter tio år, artikel om boligbyggeri og byplanlægning i England efter krigen, 7 sider.
Odd Brochmann: Vår realistiska/romantiska (valfri titel) arkitekturuppfatning, 5 sider.
Bostadskooperativ debatt, 8 sider.

Byggekunst nr. 8/1955:

Hallvard Rieber-Mohn: Det gjenfundne tempel, artikel om Le Corbusier's kirke i Ronchamp med gengivelser af kirken, 6 sider.
Peter Anker: San Angelo in Formis, 9 sider.
Henning Gram: Erik Werenskiolds syn på Gustav Vigeland, 6 sider.

Byggmästaren A, nr. 12/1955:

Tre indlæg i anledning af Lennart Holms artikel om Flerfamiljshus i nr. 11, 3 sider.
Bolighebyggelser af Sven Brolid og Jan Wallinder, Paul Hedqvist, Lennart Tham, Boo D:son Widén, Nils Sterner og Berndt Alfreds, Sven Backström og Leif Reinius, Hjalmar Klemming og Erik Thelaus, samt Carl og Hans Åkerblad, ialt 17 sider.

Form, nr. 8-9/1955:
Arthur Hald: Vital och skimrande, artikel om svensk husflid, 9 sider.
Brugsting på H55, 11 billedsider.

L'Architecture d'aujourd'hui, nov. 1955:
Nutidig byplanlægning og arkitektur i Polen, 20 sider.
Eenfamiliehuse fra Brasilien, U.S.A., Mexico, Cuba, Nordafrika, England, Tyskland og Frankrig, 24 sider.
Ginsberg og Massé: Boligbebyggelse i Paris, 2 sider.
Skoler i Frankrig, U.S.A., England, Paraguay, 24 sider.
Oscar Niemeyer og Helio Uchoa: Hospital i Rio de Janeiro, 5 sider.
Industribyggeri i Sao Paulo, Frankrig, Italien, 11 sider.
Hæftets sidste 14 sider indeholder laboratorier, kontorer og garager.

Architectural Record, november 1955:
Eenfamiliehuse af Schweikher & Elting, Marcel Breuer, Georg Fred Keck–William Keck, Curtis & Davids og Philip C. Johnson, 20 sider.
Frederick Gutheim: The New Corbusier, artikel, 8 sider.
Forslag til ny retsbygning i New York, 4 sider.
Hans Vetter: Architecture's Prehistoric Heritage, artikel, 5 sider.
Studie om hospitaler med gengivelser af projekterede og opførte hospitaler, 28 sider.

Architectural Review, december 1955:
Reyner Banham: The New Brutalism, artikel, 8 sider.
Eenfamiliehuse af Peter Womersley, James Cubitt and Partners, 10 sider.
Brian Spiller: Brewers' House Styles, artikel om engelske bryggeriers typografi på façadeskilte, etiketter og i annoncer, 10 sider.
Nye arbejder af Lucchichenti og Monaco, 6 sider.
Stephan Tschudi Madsen: Horta, artikel om Victor Hortas arbejder og stil før 1900, 5 sider.

Baukunst und Werkform, nr. 12/1955:
Gengivelser af projekter til konkurrencen om en arkitektbolig, udskrevet i anledning af de arkitektstuderendes arbejdsuge i tilknytning til U.I.A.'s kongres 1955, 13 sider.
Luigi Agati, Federico Gorio, Piero Maria Lugli, Ludovico Quaroni og Michele Valori: Planlægning af landsbyen La Martella, Italien, 6 sider.
Carlfried Mutschler: Kantine og køkken i Neu-Isenburg, 4 sider.
Artikler om akustik i koncertsale af Fritz Winckel og Hans Joachim von Braunmühl, 7 sider.

Forum, nr. 9/1955:
Bybygning og arkitektur, foredrag på møder i Delft's tekniske Højskole, 16 sider.
K. L. Sijmons: Artikel om Le Corbusier's kirke i Ronchamp, 8 sider.
M. Duintjer: Gadeinventar, 11 sider.

Werk nr. 12/1955:
Alfred Roth: Le Corbusier's kirke i Ronchamp, 11 sider.
Otto H. Senn: Rum som form, 8 sider.
Werner Blaser: Tempel og tehus i Japan, 5 sider.
Hans Finsler: Vor tids boligudstyr, 5 sider.
Maria Netter: Glaskunst fra Murano, 6 sider.

Håndværkere og leverandører
„Kastrup Midtpunkt"
Af arkitekt M.A.A. Jean Fehmerling

Færdigstøbte elementer: A/S Højgaard & Schultz. *Murerarbejdet:* Erik & Villy G. Andersen. *Tømrerarbejdet:* Th. P. Stillinge & Co. A/S. *Snedkerarbejdet:* Bygningssnedkernes Aktieselskab. *Smedearbejdet:* H. P. Sørensen. *Blikkenslager-, sanitets- og centralvarmeentreprise:* Thv. Larsen & Co. *Radiatormålere:* Odin Clorius A/S. *Glarmesterarbejdet:* K. Guhle's Eftf. *Elektrikerarbejdet:* Hviis-Nielsen. *Malerarbejdet:* Thor Bøgelund & Georg Nielsen.

Annonceindex

711.552.1

FODGÆNGER-BUTIKSCENTRE

Af arkitekt M.A.A. Poul Erik Skriver

Konflikten mellem den kørende trafik og fodgængertrafikken er alvorlig i butiksgader og butikscentre. Af den grund er der blandt byplanlæggere stor interesse for trafikfri butikscentre. – I artiklen fremdrager forfatteren eksempler på eksisterende trafikfri markeder, handelscentre og butiksgader af ældre dato, hvor handlen stadig trives; der fremdrages også tilsvarende eksempler, hvor handlen imidlertid er visnet, fordi de byplanmæssige forudsætninger ikke var til stede. I tilknytning til nye boligkvarterer i forskellige byer i Europa er opført butikscentre, en del af disse nævnes.

I forbindelse med artiklen gengives butikscentret „Kastrup Midtpunkt" af arkitekt M.A.A. Jean Fehmerling, og et projekteret butikscenter af arkitekterne M.A.A. Henning Jensen og Torben Valeur.

Arkitektens månedshæfte 12/1955, side 165

